С. С. С. Р.
Пролетарии всех стран, соединяйтесь!
Н. К. П. С.
12-го декабря 1925 г.

БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАПАДНЫХ ЖЕЛ. ДОРОГ.

Выходит ежедневно, кроме послепраздничных дней.
№ 98. Г. ГОМЕЛЬ. № 98.

СОДЕРЖАНИЕ (Код. №№ 1271—1272).

Распоряжения Правления дорог.

№ 1271. О результатах служебного осмотра участка Гомель — Сновск — Бахмач, 20-22/XI—1925 года.

При осмотре отмечены следующие дефекты:

По Отд. Пути.

1. Состояние пути 4-го и 5-го участков не вполне удовлетворительно вообще и, главным образом, на участке Новобелица—Камка. Особенно плохое состояние пути на 484, 485, 486, 487, 513, 514, 516, 540 и 541 верстах.

2. Отмечается слабое инструктирование линейных агентов по сигнализации.

3. Отсутствует надлежащее наблюдение за состоянием живой снегозащиты, которая местами переросла и не подрезана и нет признаков развития культур живой снегозащиты.

4. Состояние ремонта пути и гражданских сооружений не вполне удовлетворительно, в частности: а) ремонт бани на ст. Сновская производится недостаточно быстро и в конце ремонтно-строительного сезона; б) при ремонте квартиры ПД ст. Тереховка произведена окраска стен масляной краской, в то же время в артельном помещении, находящемся в одном здании с квартирой ПД, отвратительно грязно; в) в клубе при ст. Бахмач будка для кино-аппарата построена без соблюдения элементарных технических условий; г) на мосту через р. Сновь не убраны и не пришиты рельсы, оставшиеся от смены; д) отсутствует надзор за производством построек другими службами.

5. Недостаточно внимания уделено содержанию в порядке и чистоте зданий, служб и дворов при них, в частности: а) помойная яма и отхожее место при школе находятся в запущенном и антисанитарном состоянии, б) отхожее место при конторе МС ст. Сновская в антисанитарном состоянии, в) помойные ямы у большинства зданий ст. Сновская завалены сухим мусором и не пользуются по прямому назначению, в то же время живущими в домах помои и различные отбросы выбрасываются около входа в квартиры, г) помещение дежурной по депо ст. Сновская содержится грязно и загромождено разным хламом, д) отхожее место при казарме ПД ст. Тереховка находится в антисанитарном состоянии, также находится в полном беспорядке и грязи и завалено мусором отхожее место при казарме ПД—42 (перегона Новобелица—Зябровка) и того же ПД—42 на дворе кучи навоза, е) в бане ст. Городня устроен склад песку для посыпки платформы и склад дров, а в будке № 22—а на ст. Сновская—склад картофеля.

6. Допускается возведение большого количества разного рода нетиповых служебных построек. крайне безобразного

и неряшливого вида, находящихся в совершенно запущенном состоянии и подлежащих немедленной разборке, из них Комиссией отмечены следующие: а) нетиповые сараи крайне безобразного вида—на ст. Хоробичи—1, площадью 25 кв. саж.; при казарме ПД той же станции—5; при казарме ПД на раз'езде № 27—5, при доме № 2 на ст. Тереховка—2, при казарме ПД той же станции—3; б) пришедший в ветхость кузов при водокачке ст. Дочь и в таком же состоянии шатер над бывшим водоприемником ст. Городня.

7. Строительные материалы и инвентарь для передвижения во многих случаях хранятся не в должном порядке, не по правилам и не в надлежащих местах, например: у ПД ст. Хоробичи и ПД ст. Тереховка строительным материалом заняты дрезинные сараи, ПД—42 околотка допущено хранение вагончика и дрезины незапертыми на замок.

По Отделу Тяги:

1. В Сновском участке недостаточно уделяется внимания парку паровозов холодного запаса, мелкие части паровозов и угольный инструменты находятся разбросанными в разных местах паровозного здания. Такое же явление наблюдается и на части рабочих паровозов, уход за ходовыми частями коих хотя несколько и улучшился по сравнению с прошлым, но все же еще требует большого внимания как от администрации участка, так и от паровозных бригад. Нет также и достаточного внимания за тщательностью промывки паровозов, ибо у одного из паровозов, вышедших из промывки, замечен не переставлявшийся люк.

2. В мастерских Сновского участка паровой молот по своей слабосильности и изношенности, не удовлетворяет требованиям работ—загромождает помещение кузницы.

3. Недостаточно уделено ТЧ—4 внимания на ограждение безопасности работающих, ибо до сих пор не доведено до конца оборудование трансмиссии защитными кожухами.

4. Несмотря на распоряжение о передаче всех электрических станции в введение сл. Связи и Электротехники, в Сновской продолжали существовать 2 самостоятельных силовых установки у Сл. Связи на электрической станций и у ТЧ—4 в мастерской, при чем последнее давало ток для электромотора сл. Пути, что отношу к невнимательности и неисполнительности не только линейной администрации, но и Начальников подлежащих служб.

5. Кладовая при депо и инструментальная тесны и темны, при чем кдадовая содержится не в должном порядке.

6. На водокачке ст. Городня фундамент угрожает правильной работе машины, что указывает на недостаточность внимания со стороны участковой администрации.

7. В водоемных зданиях уголь для отопления свален без ящиков, и в беспорядке на полу.

8. В механическом цехе все трансмиссии связаны, и для работы одного-двух станков вращается вся обстановка. Не намечено плана электрофикации, хотя бы по однородным группам станков.

По Отделу Движения.

1. Из всех станций указанного участка особое внимание обращает на себя ст. Сновская, где недостаточно уделено внимания выполнению требований техническо-распорядительного характера. Отмечены следующие дефекты: а) письменные предупреждения об остановке поездов на перегонах, вопреки правил, выдаются без указания времени, потребного на остановку для выполнения намеченной работы; б) в книге оборота кондукторских бригад не указывается число часов фактического отдыха бригад; в) книга контрольного поста по выпуску паровозов из депо ведется небрежно и записи производятся простым карандашом; г) записи в книге деятельности и в путевых документах о времени отправления поездов делаются неправильно, т. е. с расчетом времени на вагон поезда в пути; д) дежурные по станции не предупреждают дежурных по депо об опоздании поездов; е) наряды составительской бригаде выдаются без всякой системы и плана, что нарушает правильность маневровой работы и вызывает излишние заезды; ж) вагоны устанавливаются на путях в разбросанном виде и без сцепки между собою; з) для местных нужд по вывозке мусора и т. п. выделено специально 3 конвен-

ционных вагона, что, в особенности ввиду недостатка в крытых вагонах, недопустимо; и) вопреки приказу №54/23 г. дежурные ДСП высылают письменные требования на паровозы под поезда, следующие по расписанию, что вызывает недоразумения между дежурными по станции и по депо; к) помещение кондукторской дежурной содержится недостаточно чисто, верхняя одежда находится в спальне на кроватях.

2. На ст. Тереховка допущена установка постоянного предупредительного диска не на указанном расстоянии для удобства освещения такового в ночное время стрелочником.

3) На ст. Хоробичи одна из комнат продолжительное время занята Почтово-Телеграфным Ведомством под склад материалов, что не предусмотренно существующим положением.

4) На ст. Бахмач наряды составителям поездов выдаются без указания времени выдачи, а также не отмечается время исполнения таковых. Кроме того, сами наряды выдаются без взякой системы и плана, что вызывает излишнюю маневровую работу и перебои в работе.

По Отд. Связи и Электротехники.

1. Мало обращено внимания техническим надзором участка на содержание в чистоте служебных помещений и дворов. Так, например: а) в мастерской электрической станции Сновская помещение содержится грязно, имущество разбросано и в беспорядке; б) лежащие при электрической станции лестницы плохие, шесты для поднятия столбов слабые и негодные; в) отхожее место, находящееся в исключительном пользовании электрической станции, содержится грязно; г) на ст. Зябровка около казармы ПД не убрана проволока, снятая при замене проводов.

2. Техническое состояние электрических установок также найдено не в надлежащем порядке, что указывает на недостаточный надзор со стороны ШЧ, а именно: а) в школе ст. Сновская проволока электрического освещения неудовлетворительная и небезопасна в пожарном отношении; б) кабельный столб телеграфной линии и узловой столб телеграфной линии ст. Сновская вышли из нормального положения; в) на ст. Хоробичи не работает зеленый диск, вследствие неисправности; г) на ст. Новобелицкая не работает семафорный автомат со стороны Зябровки, д) во многих служебных и жилых помещениях внутренняя проводка в беспорядке.

По Отд. Материального Снабжения.

1. Не уделено должной инициативы и хозяйственности на ст. Сновская по ликвидации так называемого „Веберовского“ дровяного склада и по сосредоточению топливного и материального склада в одном месте.

2. Отсутствует надлежащий порядок на складе вообще, и в частности—в деле правильной оценки материалов: а) на дворе материального склада хранится много порожних бочек (тара), что небезопасно в пожарном отношении, б) для хранения материалов занято много помещений, при полной возможности некоторого их сосредоточения; в) на складе хранятся насосы „Летестю“, годные для работы, которые надлежит передать Сл. Пути, а негодные ликвидировать, а равно распределить по станциям 3 ушковых умывальника (излишние); г) на складе хранятся без нужды негодные материалы; д) фактурная цена на чугунные буферные стаканы не соответствует действительной стоимости, чем искусственно повышается стоимость единицы ремонта; в) среди металлического лома, переданного Рудметалторгу, имеется материал, годный к употреблению.

3. Склад на ст. Бахмач находится в таком же состоянии. Особенно много кузовов и др. нетиповых построек расположено около основного здания, что ни в какой степени интересами дела не вызывается, а наоборот—создавалась обстановка, угрожающая в пожарном отношении.

По Учебному Отделу.

Сновская школа Соцвоса содержится недостаточно опрятно, на шкафах пыль и грязь, окна грязные, стекла не протерты, построен постояннный помост для сцены, что несомненно уменьшает кубатуру здорового воздуха и способствует осадкам пыли и отмечается общий беспорядок.

Об'являя настоящее по Западным дорогам, предлагаю всем Начальствующим Правления и линии по принадлеж-

ности принять решительные меры к устранению дефектов по обследованному участку, к установлению должного порядка на остальных участках, учтя отмеченные приказом дефекты.

Обращаю особое внимание ПЧ—4 —**Баха**, ПЧ—5—**Станкевича**, ТЧ—4 **Каешкина** на состояние вверенных им участков. П—предлагаю наложить взыскания на ПЗ Сновская **Савинкова**, ПД—б. 42 околотка **Кашлачева** и ПДР—**Янченко**,— замещающего ПД—б. 42 околотка, за допущение перечисленных дефектов и нераспорядительность.

Уполномоченный Народного Комиссара Путей Сообщения и Председатель Правления *Вл. Сивков*.

Начальник Административного Отдела *Горбач*.

Т. Отдела Тяги и Подвижного Состава.

№ 1272. Об установлении плановых работ на паровозах машинистов-наставников.

(Всем ТЧ).

Всякая система премирования жизненна и достигает намеченной цели лишь при условии установления правильных норм, основанных отчасти на статистическом материале, а главным образом на данных тщательно поставленного опыта. Особенно это приходится сказать о премии за сбережение топлива на паровозах, условия работы которых столь разнообразны и к тому же так изменчивы не только по годам, но даже по месяцам, что нормирование топлива на принятые измерители работы паровозов с трудом поддается статистическо-теоретической обработке и требует производства беспрерывных опытов.

В виду указанных соображений, и кроме того, в целях приближения машинистов-наставников к массе паровозных бригад, настоящим предлагаю установить регулярные поездки ТН-ов на паровозах, направляя их общую работу в русло теплотехнических обследований.

Поездки ТН-ов на паровозах должны совершаться по нижеприведенному плану, составленному пока на 2 месяца—декабрь и январь.

Для возможности проводить опыты 2-го рода с определением расхода воды предлагаю в ближайшее время привести в порядок имеющиеся калиброванные тендера, произведя проверку калибровки или, в случае отсутствия таких тендеров, откалибрировать их по 4 углам, руководствуясь инструкцией о производстве поездок 2-го рода, каковые инструкции своевременно (в конце 1922 года) были разосланы по участкам. Для возможности замеров воды по 4 углам тендеров, на последних необходимо в нижней части поставить дополнительно 3 краника.

Необходимые при замерах воды резиновые трубки будут высланы на места в течение ближайшей недели.

Каждый из участков должен в течение декабря месяца приготовить по 2 калиброванных тендера (по возможности 4-осных), из них—один для пасс. паровоза, и другой для товарного,—за исключением Сновского участка, депо Унеча, Осиповичи, при чем Сновск должен иметь 2 товарных калиброванных тендера, Унеча же и Осиповичи—по одному товарному.

О приготовлении калиброванных тендеров предлагаю донести в Отдел, указав №№ тендеров и приложив эскизы калибровки.

Расход по указанным работам, связанным с калибровкой тендеров, надлежит отнести на специальный двухтысячный заказ за счет кредита по очер. № 83 сметы, каковой заказ вслед за сим высылается.

До приспособления калиброванных тендеров расход воды из тендера предлагается определять при помощи рейки, погруженной в горловины тендерного бака.

Результаты испытания расхода топлива с поездами заносятся в протокол установленной формы (бланк серии Т 305—306), на маневрах же и при держании пара—в бланки прилагаемой при сем формы сер. Т № 330, которые до отпечатания в типографии и рассылки их по линии должны графиться от руки.

Врид. Начальника Отдела Тяги *Деянов*.

Начальник Части Теплотехники *Сакуто*.

Календарный план работы ТНов на паровозах.

Участки Тяги.	Декабрь месяц 1925 г.		Январь месяц 1926 г.	
	Опытные поездки с поездами	Прочая работа на паровозах.	Опытные поездки с поездами.	Прочая работа на паровозах.
1	2	3	4	5
Брянский уч.	1) Брянск — Унеча с почт. поезд. № 3-б. 2) Унеча—Орша с пасс. поезд. № 21-о. 3) Орша—Горки и обратно с пасс. поездами №№ 16 и 17. 4) Орша—Унеча с пасс. п. № 22-о. 5) Унеча—Брянск с почт. п. № 4-б.	1) Обследование маневровой работы на ст. Орша в течение одних суток (24 часа). 2) Наблюдение за расходом топлива при горяч. резерве пар. серии О или Н (при депо Брянск). а) 12 часов в помещ. депо и б) 12 час. вне депо.	1) Брянск — Унеча с товар. сборн. поездами. 2) Унеча—Орша и обратно с товар. сборн. поездами. 3) Унеча—Стародуб и обратно со смеш. поезд № 21-с и 22-с. 4) Унеча — Брянск с тов. сборн. поезд. 5) Брянск — Унеча и обратно со смеш. поездами № № 21-б и 22-б.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Унеча в течение суток. 2) Наблюд. за расходом топлива при горяч. резерве, тоже что и п. 2) верт. графы 3. 3) Брянск — Унеча и по возможн. обратно с одиноч. паровоз. (при случае).
Минский уч.	1) Минск — Осиповичи со смешан. поездом № 22 2) Осиповичи — Слуцк и обратно со смешанные поездами №№ 21-с и 22-с. 3) Осиповичи--Уборок — Гродзянка и обратно с товар. пассаж. п. п. №№ 21-в и 22-в. 4) Осиповичи — Минск со смешанн. поездом № 21.	1) Обследован маневровой работы на ст. Осиповичи в теч. одних суток. 2) Обследован. горячего резерва паровоза серии Т при депо Осиповичи на откр. возд. в течен. по возможн 12 час.	1) Минск—Жлобин и обратно с почтов. п.п. № 4 и 3. 2) Минск — Осиповичи и обратно с тов. сборн. п. п. 3) Минск-Изяславль и обратно со смеш. п п № 21-р и 22-р.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Минск в течение одних суток. 2) Обследован. горячего резерва паровозов серии Н или О в течение суток; 12 часов вне депо и 12 час. в помещении при депо Минск. 3) Тоже с подогрев. пар. серии О или Н вне депо. 4) Минск — Осипо вичи и по веткам при случае поездки на одиночном паровозе.
Гомельск. уч.	1) Гомель — Унеча с почт. поезд. № 4-б. 2) Унеча — Новозыбков с почт. поездом № 3-б. 3) Новозыбков — Новг.-Северск и обратно со смешан. п. п. № 21-н и 22-н. 4) Гомель—Калинковичи с почт. поездом № 3-б. 5) Василевичи—Хойники и обратно	1) Обследован. маневровой работы на ст. Новозыбков в течение суток. 2) Обследован. маневровой работы на ст. Речица в течение суток. 3) Гомель—Калинковичи и на ветках (при возмож.) поездки на одиноч. паровозе (при случае). 4) Обследован. маневровой работы на	1) Гомель— Калинковичи с почт. поездом № 3-б. 2) Калинковичи — Житковичи и обратно со смеш. п. п. № 21-б и 22-б. 3) Гомель—Калинковичи и обратно с товаро - сборным поездом. 4) Гомель — Унеча со смешанным поездом № 22-б. 5) Унеча — Гомель с почт. поезд. № 3-б.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Калинковичи в течение суток. 2) На главной линии и по веткам при случае по одной поездке в оба конца на паровозах одиночного следован. 3) Обследован. работы толкача в течение суток. 4) Наблюдение за

Участки Тяги.	Декабрь месяц 1925 г.		Январь месяц 1926 г.	
	Опытные поездки с поездами.	Прочая работа на паровозах.	Опытные поездки с поездами.	Прочая работа на паровозах.
1	2	3	4	5
	со смешан. поездом № 21-х и 22-х.	ст. Василевичи в течении суток. 5) Обслед. раб. паровоза водолива серии Ьк—52 в течен. суток.	6) Гомель — Унеча с товаро-сборным поездом. 7) Унеча — Гомель со смешанным поездом № 21 б. 8) Гомель-Жлобин и обратно с почтовым поездом № 3. 9) Гомель—Бахмач и обратно с почтовым поездом № 4.	работой паровоза водолива Ьк 52 в течение суток
Сновской уч.	1) Низковка — Карюковка и обратно со смеш. п. п. № 22-к и 21-к с наблюден. за работой паровоза в теч. суток 2) Сновск-Бахмач и обратно со смеш. поезд. №№ 22 и 21. 3) Сновск—Гомель и обратно с товарн. поездом.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Сновск в течение одних суток. 2) Обследов. горяч. резерв. пар. серии О при депо Сновск в течение суток: 12 ч. при стоянке вне депо и 12 ч. при нахожд. в депо.	1) Сновск—Гомель и обратно со сборн. поездами. 2) Сновск—Бахмач и обратно с товарн. поездами. 3) Тоже со смеш. поезд. № 22 и 21. 4) Сновск—Гомель и обратно со смеш. п. п. № 21 и 22.	1) Обследован. маневр. работы паровозов на ст. Бахмач в течение 2-х суток. 2) Тоже, что в п. 2 вертик. гр. 3. 3) Наблюд. за расходом топлива при подогревании паровоза серии О, стоящего вне депо. 4) 2 поездки в один конец на паров. одиноч. следован. (при случае).
Жлобинск. уч.	1) Жлобин—Калинковичи и обратно со смеш. п. п. № 21-ж и 22-ж. 2) Жлобин — Осиповичи и обратно со смеш. поезд №№ 21 и 22. 3) Жлобин—Бахмач и обратно с ускорен. п. п. № 8 и 7. 4) Жлобин—Гомель с тов. поездом. 5) Гомель — Жлобин с ускор. товарн. поездом № 101.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Березина в течение суток. 2) Поездка на одиноч. паровозе Жлобин — Калинковичи (при случае).	1) Жлобин—Бахмач и обратно с ускорен. п. п. № 8 и 7. 2) Жлобин—Гомель и обратно со смеш. п. п. № 22 и 21. 3) Жлобин—Осиповичи и обратно со смешанными поездами №№ 21 и 22.	1) Обследован. маневровой работы на ст. Жлобин в течение 2-х суток. 2) Наблюдение за расходом топлива при горяч резерв. паров. сер. Н или О в теч. суток при депо Жлобин: 12 час. при нахожд. в депо и 12 ч. вне депо. 3) Наблюдение за расход. топлива при подогревании паров. вне депо в теч. суток (депо Жлобин). 4) 2 поездки в один конец на одиноч. паровозе по гл. линии (при случае).

ПРИМЕЧАНИЕ: Наблюдение за расходом топлива при держании горячего резерва паровозом производится, при давлении пара в котле 6 атм. по маном. и уровне воды в котле, равном ¾ водомерного стекла; то же наблюдение при подогревании паровоза вне депо производится при давлении 2—3 атм. и ½ стекла воды в котле при заброшенном огне.

Врид. Начальника Отдела Тяги *Деянов.*

Начальник Части Теплотехники *Сакуто.*

ПРОТОКОЛ №

испытания расхода топлива на маневровой работе паровозов.

Ст. ____________

____________ м-ца ____ дня ____ 192 ____ г. паровоз серии ____ № ____________

Мы, нижеподписавшиеся, ТН ____ уч. Сл. Тяги Зап. ж. д. ____________

и машинист ____________ депо ____________

произвели испытание расхода топлива на маневровой работе паровоза.

I. Условия движения.

Состояние погоды ____________

Температура наружного воздуха ____ °Ц.

Время наблюдения от ____ час. до ____ час.

Время маневровой работы от ____ час. до ____ час.

Примерная средняя скорость движения ____ км.

Конструкция колосников ____________

Ширина их прозоров ____ м/м.

Состояние паровоза ____________

Угля марки ____________ Антрацит марки ____________

Рудника ____________

II. Результаты испытания.

Расход на растопку холодного паровоза / или горячего паровоза: дров ____ к. м.; угля ____ клг.

Расход на стоянках: дров ____ км.; угля ____ клг.

Расход за время работы: дров ____ км.; угля ____ клг.

Общий расход за время испытания: дров ____ км.; угля ____ клг.

Примерный по рейке (или по калибров. разметке) расход из тендера воды за испытание ____________ клг.

Вес отбросов: золы из поддувала ____ клг.

мелочи из дым. коробки ____ клг.

шлаков из топки ____ клг.

Подписали: *ТН* ____________

Машинист ____________

Сер. Т. № 330.

ПРОТОКОЛ №

испытания расхода топлива при содержании пара на паровозах.

Горячий резерв (в депо или вне)
подогревание вне депо

Ст. испытания

м-ца дня 192 г. паровоз серии №

Мы, нижеподписавшиеся, ТН уч. Сл. Тяги Зап. ж. д. и дежурный по депо (или машинист депо) произвели испытание расхода топлива при содержании пара на паровозе.

I. Условия наблюдений.

Состояние погоды

Температура наружного воздуха °Ц.

Время испытания от час. до час.

Конструкция колосников

Ширина их зазоров м/м.

Уровень воды по стеклу или водопр. краникам

Давление пара, поддерж. постоянным

Состояние паровоза

Уголь марки

Рудника

II. Результаты испытания.

Расход на заправку холодного паровоза / или горячего паровоза — дров к. м., угля клг.

Общий расход за время испытания — дров к. м., угля клг.

Примерный по рейке (или по калибров. разметке) общий расход воды из тендера за испытание — кгр.

Вес отбросов: золы из поддувала клг.

мелочи из дым. коробки клг.

шлаков из топки клг.

Подписали: *ТН*

Деж. по депо

Начальник Административного Отдела *Горбач.*

Изд. Западные жел. дор.

Гомель, ГУБЛИТ № 890. (1050 экз). Гомель. Типо-Лит. Западных ж. д. 1925 г.—3393